MŁODZIEŻ MORSKA

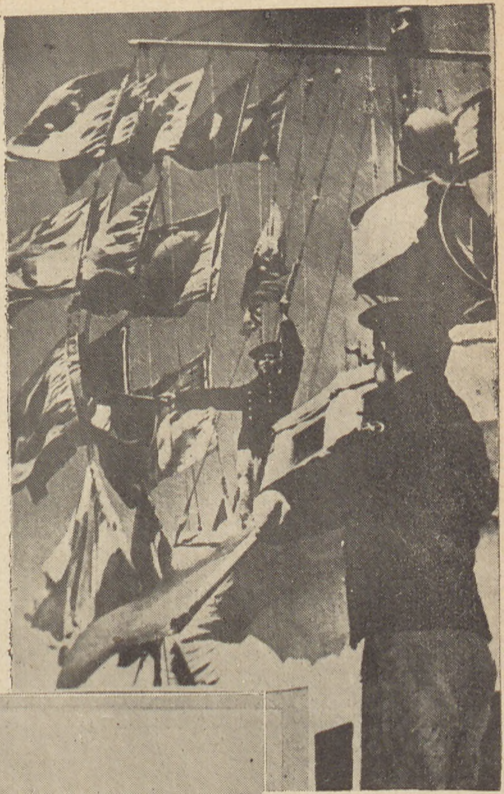
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

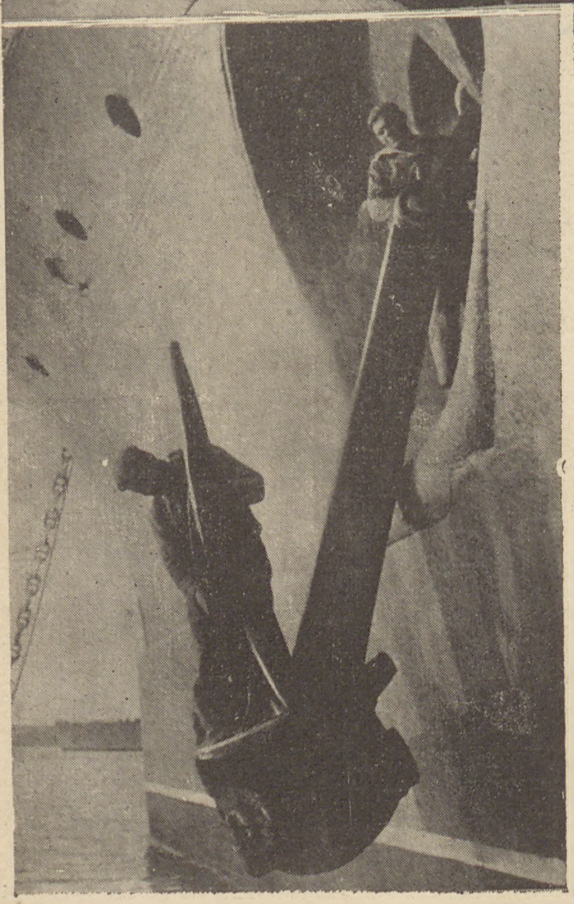
Rok. II Nr. 4–5
KWIECIEŃ–MAJ
1946

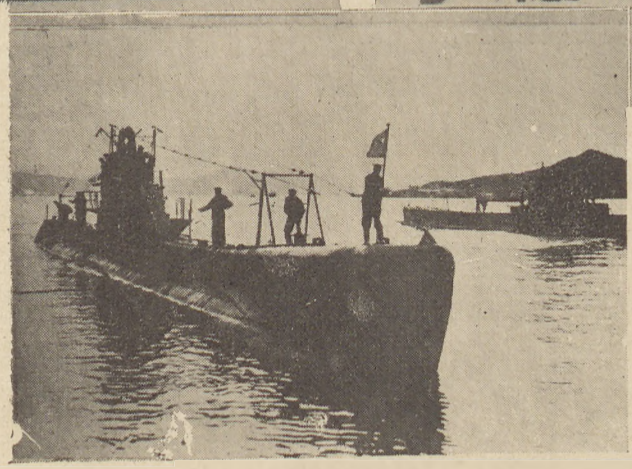


WARSZAWA









Od góry z prawej: 1. Mecz piłki nożnej Marynarki Radzieckiej..

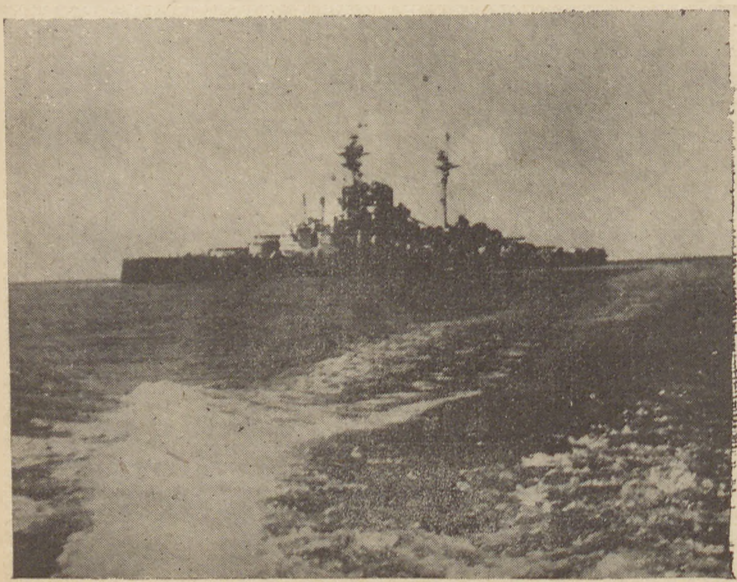
2. Toaleta kotwicy na jednym z kolosów morskich.

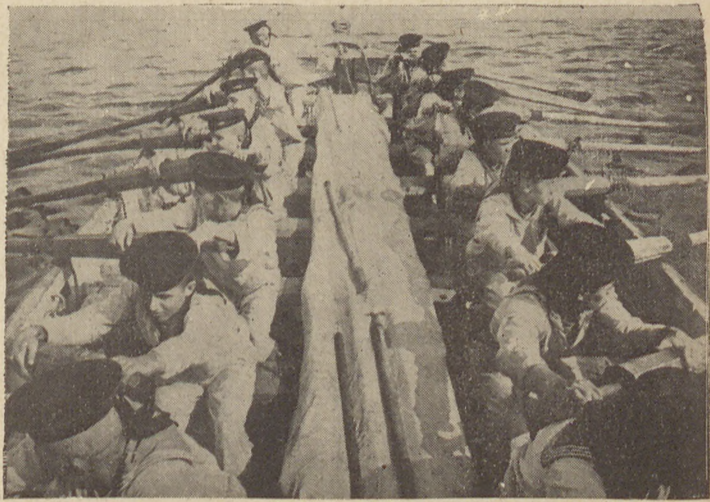
3. Ćwiczenia na pełnym morzu.

4. Rozmowa za pomocą Codu na okręcie radzieckim.

5. Łódź podwodna na redzie portu.

6. Ćwiczenia na szalupach.







Odbudowa portów

Historyk, który pisać będzie dzieje pierwszych miesięcy Państwa Polskiego po minięciu krwawej okupacji hitlerowskiej, musi uwzględnić w swych rozważaniach niezwykłe znaczenie, jakie dla odradzającego się organizmu państwowego miał potężny wysiłek, dokonay w dziedzinie usunięcia skutków wojny w portach odzyskanego wybrzeża.

Działania wojenne spowodowały w Polsce niemal kompletny paraliż lądowych środków komunikacyjnych, a szczególnie trudną sytuację wywołały w dziedzinie kolejnictwa, ze względu na zniszczenie taboru i urządzeń. W tych warunkach nie można było liczyć na dowiezienie drogą lądową zagranicznej pomocy żywnościowej i materiałowej w zakresie wystarczającym dla odprężenia sytuacji na wewnętrznym rynku gospodarczym. Jedynie otworzenie wejścia do polskich portów dla statków oceanicznych mogło na większą skalę umożliwić dostawy z zagranicy i odwrócić od Polski widmo poważnych powikłań ekonomicznych wraz z ich ujemnym wpływem na całokształt życia społecznego.

Polska nie potrzebowała zresztą liczyć tylko na bezinteresowną pomoc bogatszych i mniej dotkniętych przez wojnę krajów świata. Węgiel z polskiego Śląska jest dla wielu naszych zagranicznych kontrahentów niezwykle pożądanym artykułem, za który chętnie nam odstępują artykuły spożywcze, surowce i wyroby przemysłowe. W szczególności dostawami polskiego węgla są zainteresowane kraje skandynawskie, do których najkrótsza i najłatwiejsza droga prowadzi drogą morską przez porty.

Natychmiastowe uruchomienie portów narzucało się zatym jako jedno z najpilniejszych zadań państwowych w chwili, gdy tylko ustały działania wojenne na polskim wybrzeżu bałtyckim. Niestety, wojna pozostawiła nad morzem i na morzu swe okropne ślady. Żaden statek nie mógł zbliżyć się do naszych portów, gdyż zostały one zaminowane i usiane wrakami zatopionych statków. Zamiast kwitnących miast oraz wspaniałych instalacji i zakładów portowych widniały same niemal ruiny i zgliszcza. Zdruzgotane urządzenia przeładunkowe, pozrywane dojazdy lądowe, poniszczone linie elektryczne i wodociągowe, walające się wszędzie szczątki rozbitych maszyn i trupy, wszystko tworzyło ponury obraz całkowitej, zdawałaby się beznadziejnej martwoty.

W tych uciążliwych warunkach, pogorszonych jeszcze brakiem sprzętu, środków lokomocji i żywności, pierwsze grupy pracowników morza zaczęły już w kwietniu 1945 r. torować sobie drogę z wnętrza kraju do portów w Gdańsku i Gdyni.

Po zorientowaniu się w całokształcie sytuacji został opracowany mały plan odbudowy prtów, ustalający trzymiesięczny termin na otworzenie dostępu do polskich portów dla statków zagranicznych. Pierwszym warunkiem uaktywnienia portów było ich odminowanie i odblokowanie. Ponieważ zadanie to, z braku odpowiedniego sprzętu, przekraczało możliwości polskich sił fachowych, odpowiednie prace podjęła radziecka marynarka wojenna.

Na lądowym terenie portów przystąpiono przede wszystkim do remontu budynków, niezbędnych dla urządzeń administracji portowej oraz do porządkowania ocalałych od niszczycielskiego szału okupanta odcinków nabrzeży. Odbudowano tory kolejowe i dojazdy, wyremontowano mniej uszkodzone dźwigi i urządzenia przeładunkowe, doprowadzono wodę słodką i energię elektryczną oraz przeprowadzono remont najpilniej potrzebnych magazynów.

Podjęcie wymienionych prac w efekcie swym zapewniło już w końcu czerwca 1945 r. bezpieczny dostęp z morza do portu w Gdańsku, a wkrótce po tym i do Gdyni. Zabłysły latarnie morskie w Helu i Rozewiu. W początkach lipca dotarły do portów pierwsze transporty kolejowe z węglem śląskim, a równocześnie do basenów portowych weszły małe trampowe statki bałtyckie, celem załadowania węgla. Ruszyły, narazie w skromnym zakresie, urządzenia przeładunkowe w portach. Dnia 18 lipca 1945 r. opuścił port gdyński pierwszy statek załadowany polskim węglem.

Z końcem sierpnia porty rozpoczęły przeładunek rudy żelaznej, przywożonej ze Szwecji z przeznaczeniem dla hut śląskich. Dnia 3 września 1945 r. przybył do Gdyni pierwszy statek amerykański z transportem towarów UNRRA, co zapoczątkowało okres wzmożonej pracy przeładunkwej. Stale zwyżkujący tonaż statków przybywających do portów oraz wzrastająca ilość przeładowywanych towarów stawiały na pierwszym planie odbudowę magazynów portowych i mechanicznych urządzeń przeładunkowych. To też w ostatnich miesiącach 1945 r. ilość odpowiednich obiektów, doprowa-

dzonych do stanu używalności, wykazuje stały i szybki wzrost.

Na dzień 31 grudnia 1945 r. długość użytkowanych nabrzeży w porcie gdyńskim wynosiła 4.530 m. bież„ w porcie gdańskim 4.875 m. bież. Powierzchnia użytkowanych magazynów wynosiła w Gdyni 76.098 m. kw., w Gdańsku 30.487 m. kw. Zdolność przeładunkową obu portów łącznie obliczano w końcu grudnia na 600.000 ton miesięcznie przy ogólnej ilości 42 czynnych dźwigów, w tym 4 taśmowców węglowych.

Cyfry te, będące rezultatem usilnej pracy polskich inżynierów i robtników, stanowią zaledwie wstępną fazę prac, związanych z odbudową i przebudową portów na odzyskanym polskim wybrzeżu. Na rok 1946 został opracowany dalszy plan pracy, który stanowić będzie dalsze poważne posunięcie na tym ważnym odcinku życia gospodarczego. Szczegóły planu zostaną opublikowane w najbliższym czasie.

Marian Krynicki

Polski geniusz morski

Polska nie przejawiała geniuszu na morzu. Wprost przeciwnie — zapoznała swą rację stanu, którą dopiero teraz wraz z wybrzeżem zwrócił jej sojusz ze Związkiem Radzieckim. Niemniej Polska, jak wydała jednego z największych pisarzy marynistycznych, Józefa Conrada Korzeniowskiego, tak i darowała obcym genialnego wodza morskiego, zdobywcę kolonii. Inaczej ukształtowałby się świat geo-politycznie, gdyby Krzysztof Arciszewski walczył dla Polski na południowej półkuli. Nie byłoby poniewierki polskiego wychodźcy. Ten straszliwy dokument pióra Marii Konopnickiej „Pan Balcer w Brazylii", nigdy nie zostałby napisany. Ba! Nie doszłoby do katastrofy, jaką przeżyliśmy. Polska, jako zachodni bastion Słowiańszczyzny, jej zbrojne ramię na zachodzie i jedna z metropolii Nowego Świata, położyłaby skuteczną tamę szturmom germańskiej bestii.



Rys. W. Siwierski

Adm K. Arciszewski.

Polscy mężowie stanu na przełomie XVII wieku dalecy byli od uznania w Krzysztofie Arciszewskim proroka z mieczem polskiej sprawy morskiej. Zygmunt III poprzez całą Europę ścigał go jako niebezpiecznego inowiercę, emisariusza Braci Polskich. Dopiero gdy stugębna fama uwieńczyła genialnego Polaka „laurem zwycięskim", Władysław IV zawezwał go, i to w ostatecznej potrzebie. To nie król polski mianował go admirałem... to Holendrzy.

Jak burzliwa wichrowata chmura ten zdobywca nosił się kędyś po rozległym mocarstwie oceanu, poza widnokręgiem zasklepionej w obskurantyźmie Polski, która wówczas walczyła o tron protestanckiej Szwecji dla katolickich Wazów.

Kiedy Nowy Świat się wyłaniał, Polska, tkwiąca w nierządzie królewiąt i niebiorąca udziału w wyścigu narodów morskich po złote runo, stawała się wrakiem mocarstwa. W polityce zagranicznej wstecznictwo polskie obracało Rzeczpospolitą przeciw pobratymcom słowiańskim, w polityce wewnętrznej znajdowało sobie ujście w walce z inowiercami. W szczególności reakcjoniści ówcześni znienawidzili t. zw. Arian, Braci Polskich, Kościół Polski Mniejszy, humanitaryzm! W wyniku tej walki Sejm 1658 r. uchwalił ich wygnanie. W tym to czasie rozbrzmiewała jadowita piosenka:

„Wychodź swacho
Babilonu,
Nierządnico
wszeteczna!".

Skąd tyle nienawiści, skoro pogodzono się już z istnieniem protestantów, nawet kalwinów? Bracia Polscy byli niewątpliwie awangardą postępu. Głosili niezrozumiały pacyfizm. Co gorsza, żądali sprawiedliwości społecznej. Brali w obronę chłopa. Ulegali wpływom Braci Czeskich, którzy w znacznym swym odłamie uzależniali przynależność do gminy od zrzeczenia się majątku i godności. Potępiali bogactwo, zbytek, wyzysk.

Jednym z filarów Kościoła Polskiego Mniejszego był kaznodzieja Eliasz Arciszewski.

To ojciec zdobywcy Brazylii. Nosił on szablę drewnianą na znak pacyfizmu i poświęcił cały majątek na oświatę. Arciszewscy byli solą w oku prawowiernej magnaterii, ogniskującej ciemną szlachetczyznę.

Dopiero w tym świetle zarysowuje się jasno sylwetka największego z polskich Ludzi Morza. A została tak skrzętnie przez dziejopisów zatarta, że tylko olbrzymi trud Aleksandra Kraushara, który wgłębił się w Nieświeskie i Armsterdamskie archiwa, dobył ją na jaw z gęstych mroków zapomnienia i fałszu.

Żywot Krzysztofa Arciszewskiego, to życie piorunu. Przeszedł fantastyczne koleje, trawiony palącym umiłowaniem sprawiedliwości. Na jego losach zaciążył błąd krewkiej młodości. Zamordował wraz ze swymi braćmi palestranta Kacpra Brzeźnickiego. Jeśli wniknąć jednak głębiej w motywy tej sprawy, okaże się, że był to tylko akt powszedniego podówczas samosądu. I nad kim? pytamy. Nad szują, lichwiarzem, pijawką, krętaczem i zdrajcą całej gminy. A stało się to dopiero wtedy, gdy sądy odmówiły wymiaru sprawiedliwości.

Urodził się tedy Krzysztof Arciszewski w znienawidzonej za posłannictwo wyznaniowe i społeczne rodzinie w 1592 r., w zaraniu największej z wojen religijnych, zwanej trzydziestoletnią. Kształcił się w wyklętej szkole Rakowa, zwanej Rzymem Unitariuszy i Atenami Polskimi. Obracał na dworze głowy dyssydentów Krysztofa Radziwiłła. Brał udział w obronie Rygi i Birż, w bitwie pod Mitawą. Potem, obarczony banicją za zamordowanie Brzeźnickiego, wyruszył w świat.

Następują lata, kiedy Arciszewski uwija się po Europie w służbie polityki Radziwiłłowskiej, łączącej się nierozerwalnie ze sprawą inowierczą. Ten nędzarz, żyjący z nieregularnych subsydiów, kształci się przez cztery lata, kupując ówczesną modą sekrety inżynierii wojskowej, lądowej i morskiej, od „mistrzów w tych zawodach". Szalonej jego pracy dowodzi także obszerna szyfrowana korespondencja z Radziwiłłem. Załatwia tajne sprawy nad Tamizą, w pałacu Dożów, w Wersalu, aż Zygmunt III śle listy do infantki Izabelli, by mu schwytano i wydano „kawalera d'Artichevo". Odznacza się, walcząc po stronie holenderskiej, potem w służbie kardynała Richelie'go, który manewrował między katolicyzmem a protestantyzmem. W roku 1629 wyrusza z wojskami West-Indyjskiej Kompanii do Brazylii przeciwko Hiszpanom.

Jacyż byli owi hsizpańscy konkwistadorzy, wytrwali zdobywcy Połud. Ameryki? Odznaczali się takim okrucieństwem, że ujarzmieni przez nich Indianie. popełniali zbiorowe samobójstwa. Głody jałowej Kastylii wygnały ich na zbój. Im więcej narabowali, tym bardziej rosła ich chciwość, wzdymała ich pycha, rozpalał fanatyzm. Konkwistador, to uczestnik konkwisty — podboju, grabieży, mordu. Słowem — faszyści. Awanturnicy z ubogiego kraju przybywali tam, gdzie rzekomo „zwierzęta deptały po złocie, a wszystko, czego tknąć, stawało się chlebem". Szukali w puszczy złotych kopuł, srebrnych murów, brylantowych kwiatów. A te wyśnione i częściowo prawdziwe bogactwa Ameryki holenderscy heretycy przybyli im odbierać. Równie sfanatyzowani i chciwi ciągnęli Holendrzy, śpiewając swoje kantyrki. Wśród nich — Arciszewski. Sam, bez przyjaciół, bez rodaków, współplemieńców nawet. I czego dokonał?

Był tylko dowódcą kompanii, kapitanem. Wziął udział w zdobyciu Portu Racife i Olindy. Za samodzielne zdobycie wyspy Itamaraca został majorem. Po krótkim pobycie w Holandii, w 1636 r. wrócił jako pułkownik i zastępca generalissimusa, co wnet dało wyniki, bo zdobył twierdzę Arrayal (Reale), fort Nązareth i pobił wojska hiszpańsko-portugalskie w polu pod Porto Calvo. Ale wymieniać wszystkie stoczone pod jego dowództwem bitwy, to nic nie mówi. Człek słabego zdrowia, trawiony żółtą febrą, pozyskał sobie taką ufność współtowarzyszy niedoli, że wszędy zwyciężał. Pod koniec pochodu władał na przestrzeni 12 stopni geograficznych południowej szerokości, od ujścia Amazonki do Bahia. W tym momencie ogłosił wszystkich niewolników na plantacjach zarówno hiszpańskich i portugalskich, jak i holenderskich, wolnymi, co tak samych Holendrów przeraziło, że zawezwali go do Amsterdamu dla narad i hołdów. Wystawili mu pomnik — obelisk w Pernambuco, ofiarowali złoty łańcuch, wybici na cześć zdobywcy srebrny medal pamiątkowy z napisem w otoku:

„Zwycięsco przyjm laur. — Hiszpan wróg porażony".

Tego genialnego szaleńca, tego fanatyka sprawiedliwości, który brzydził się łupiestwem, próbowano urobić, ugłaskać. Spadał nań grad zaszczytów, a tymczasem ustanowiono administrację cywilną zdobytego kraju, mianowano wice-królem Maurycego hr. de Nassau-Siagen i Radę Kolonialną, która stała się siedliskiem rzadkiej korupcji. Nassauczyk, chcąc zaćmić Arciszewskiego, tak ze swobody działania skorzystał, że poniósł klęskę pod Sao Salwador. Wieść o tym przeraziła Stany Generalne, Arciszewskiego mianowano generałem artylerii i admirałem. Wysłano spowrotem do Brazylii, dokąd przybył w roku 1638, gdy wice-król osiągnął już niejakie sukcesy w wojnie obronnej. Nassauczyk nie uznał w Arciszewskim głównodowodzącego, najbardziej oddane mu wojska rozproszył. W tym stanie rzeczy Arciszewski mógł liczyć chyba tylko na niewolników, zbiegłych z plantacji, zwanych „palmares". Niewolnictwo zostało przywrócone. Odesłany pod strażą do Holandii, zmożony ciężką chorobą, dziesięć lat wiódł spór u władz Kompanii. Daremnie. Kara Holendrów dosięgła prędko. Już w roku 1654 stracili resztę brazylijskich posiadłości.

Arciszewski utrzymywał łączność z Braćmi Polskimi, których chciał w Brazylii osadzić. Nazwać go konkwistadorem, to zniewaga. Prawdopodobnie właściwą przyczyną upadku je-

go było zniesienie niewolnictwa. Tego urągowiska prawu własności finansjera mu nie darował. Musiał czuć tak, jak pisał:

„Bez cnót i wiary
O ziemskie dary
Niech się bies swarzy".

Pogarda bogactwa Arciszewskiego wywoływała zdumienie współczesnych. Kiedy Władysław IV zwrócił się doń o pożyczkę 100.000 talarów, wyszło na jaw, że ten pogromca konkwistadorów kabzy sobie nie nabił. I biedny jak poeta, którym był zresztą, pozostał. Zmarł na łaskawym chlebie, „u krewnych pod Gdańskiem", w 1656 r. Jako „starszy nad armatą koronną" od 1645 do 1650 roku pobierał po 6000 zł. pol. rocznie. Ale Kraushar dowiódł, że wszystkie swe środki obracał na uzbrojenie Rzeczypospolitej, na odlewnie dział, które zakładał. W przededniu wojen kozackich Polska nie miała ani artylerii, ani broni ręcznej. Sejm musiał wyznaczyć podatek gruntowy na ten cel, a z tego źródła byli również płatni tzej komisarze, kontrolujący Arciszewskiego. Pobierali po 9000 zł. pol. rocznie, a widać ciężko pracowali, bo śród kryzysu wojny zażądali podwojenia swych pensji. Magnaci porywali rynsztunek z arsenałów dla swych dworskich chorągwi. Mimo to Arciszewski dostarczył 80 dział pod nieszczęsne Pilawce. Wszystkie te szczegóły mówią dość, a trzeba je wywlec z zapylonych kart, aby odsłonić moralne oblicze Arciszewskiego.

Nie dla chwalby. Nawet nie poto, aby naprawiać wyrządzoną przez Sienkiewicza krzywdę, który, choć z wykształcenia historyk, o Arciszewskim ledwie wspomina. Piszą o nim natomiast Brazylijczycy, jak np. popularny Satubal.

Problem Krzysztofa Arciszewskiego ma wiele aspektów. To zagadnienie polityczne, socjalne, literackie, etyczne. Słowem, uniwersalne.

Nie prezmijające wartości, stworzone przez Krzysztofa Arciszewskiego, wiążą go nierozerwalnie ze sprawą demokracji, do której wszedł jako „Brat Polski". Cierpiał za sprawę Człowieka i szedł w awangardzie postępu. W kraju nie, którą wywalczył mocą swego geniuszu, zniósł niewolnictwo. W pierwszej połowie XVII stulecia!

Pierwsze głosy przeciw tej haniebnej instytucji ozwały się dopiero w wiek potem. Stany Zjednoczone obaliły ją dopiero po wojnie domowej, wynikłej z tej przyczyny. Anglia dopiero w 1807 roku, a więc już po rewolucji francuskiej, wydała akt Abolicji.

Arciszewski dał świadectwo swego geniuszu nietylko niezwykłymi zwycięstwami, ale przez to, że niemal o dwa wieki świat wyprzedził. Prześladowany przez ciemne moce władające Polską, należy on do Polskiej Demokracji, która powinna zachować go we wdzięcznej pamięci... Dziś, po wiekach, Krzysztof Arciszewski to jest symbol na morzach.

J. B. Rychliński.

Postępy techniki morskiej

I

Długość wybrzeża stawia nas w rzędzie jednego z większych państw morskich. Zmiana zaś charakteru gospodarczego kraju z rolniczego na przemysłowo - rolniczy wysuwa na czoło zagadnień eksport i żeglugę. Dlatego, podejmując pracę na morzu, nie wolno nam pominąć ani jednego jej przejawiu. Szczególną zaś uwagę musimy zwrócić na technikę morską, która w ostatnich latach poczyniła nagłe postępy.

Dotyczą one przede wszystkim okrętów wojennych, które mimo zakończenia wojny, nie przestaje zajmować największych mocarstw morskich. Postaram się tedy po krótce zrobić przegląd wynalazków i ulepszeń, które musimy uwzględnić, powołując do życia nasz przemysł okrętowy.

Zacznijmy od broni podwodnej. W okresie wojennym 1941-2 szereg państw, jak Anglia, Niemcy i Japonia, zbudowały liczne miniaturowe okręty podwodne. Powrócono do pierwszych prób inż. Drzewieckiego, Fultona i Bauera z XIX wieku przekonawszy się, że wielkie, wspaniale wyposażone w środki i paliwo „stalowe rekiny" nie są w stanie wypełniać swych zadań bojowych. Zwłaszcza ataki na okręty zakotwiczone w portach okazały się zbyt trudne wobec skomplikowanych urządzeń obronnych (zagrody sieciowo - minowe). Dokonały ich więc jednostki liczące po kilkanaście ton z załogą kilku ludzi. Ta ostatnia, holując minę torpedę, podpływała do burt okrętów i do nich przyczepiała swój ładunek.

Te małe łodzie podwodne przewożono na dalszą metę na specjalnych okrętach macierzystych, przy czym strata tych czy innych nie była zbyt kosztowna. Jako sukcesy „drobin" podmorskich wymienić należy zatopienie lekkiego krążownika „Upino Traiano" (3362 ton) w porcie Palermo przez Anglików, oraz storpedowanie okrętu liniowego „Arizona" przez jednostki, które przewieziono na okrętach typu Taigei (po 16 jednostek) w pobliżu Pearl Harbour.

Dalszym rozwojem „miniatur" były t. zw. żywe torpedy. Wyglądały w ten sposób, że do normalnej torpedy przymocowywano z góry drugą specjalną, w której znajdował się człowiek w pozycji leżącej — obserwujący i kierujący całym mechanizmem. Użyli ich Niemcy w 1944 r. bez nadzwyczajnych osiągnięć.

Jako konieczność, wynikająca z dalekomorskiej wojny podwodnej, powstały specjalne cy-

sternowce podwodne — okręty większych rozmiarów, które zamiast aparatury torpedowej miały zbiorniki z ropą dla towarzyszy operujących zdala od baz.

Oryginalnym powiększeniem pola widzenia „korsarzy głębin" stał się t. zw. „powietrzny peryskop". Było to autożyro, chowane normalnie w hangarze, zajmującym całą basztę „łodzi podwodnej", wypuszczano je po wynurzeniu się na pewną wysokość, aby się zorientować czy w „pobliżu" (100 do 150 km) nie ma jakiej karawany statków. Podobny eksperyment przeprowadzili Niemcy w ostatnim roku wojny.

Próba wprowadzenia nowej broni, a raczej zmechanizowania dawnych żaglowych branderów, były łodzie szturmowe — jednostki płaskodenne z ładunkiem materiału wybuchowego w przedniej części. Tylna zajęta przez 2—3 marynarzy, odłączała się w momencie ataku i utrzymywała śmiałków na wodzie, aż do nadejścia pomocy w postaci wodnosamolotu. Łodzie szturmowe stosowali (z pewnym powodzeniem) Włosi i Niemcy...

Wszystkie dotąd wymienione rewolucje techniczne były szczególnie używane w r. 1944 po wynalezieniu przez Amerykanów bomby fosforyzującej. Bomba taka miała ponadto właściwości magnetyczne. Zrzucona z samolotu zbliżała się sama do okrętu podwodnego i przyczepiała się do jego kadłuba bez czynienia mu szkody. I nic nie pomogło „stalowemu rekinowi" zanurzenie. Wieniec bomb posyłał fosforyzujące blaski i pozwalał kontrtorpedowcom czy korwetom miotać granaty głębinowe jak do tarczy. Efekt nowej broni był piorunujący. Pierwszego dnia nie powróciło 42 podwodnych korsarzy III Rzeszy. Późniejsze próby ochraniania kadłuba przez powłokę gumową nie wiele pomogły, bo w dalszym ciągu stery i śruby były narażone na przyczepienie się zdradliwych prezentów z powietrza.

Na zakończenie — wynalazek najbardziej groźny, ale, po kapitulacji Niemiec zniszczony przez wynalazcę. Chodzi tu o próbę wyeliminowania dotychczasowych broni morskich, jak: artylerii, torped i min przez pociski rakietowe. Niemieckiemu inżynierowi udało się w 1944-5 r. zbudować okręt podwodny, który mógł miotać z zanurzenia 90 metrów rakiety typu V2. Próby były dokonywane na jeziorze Toeplitz aż do czasu wkroczenia wojsk amerykańskich. Wieśniacy opowiedzieli Amerykanom, że widzieli wyskakującą z wody jeziora rybę, która z pod powierzchni wysyłała coś w rodzaju komet. Wynalazca jednak zdołał zniszczyć swoje dzieło. Mimo to pomysł został rzucony. W razie jego urzeczywistnienia wojna na morzu zmieniłaby swoje zewnętrzne oblicze. Z całym naciskiem należy jednak podkreślić, że naczelne zasady prowadzenia wojny na morzu pozostałyby te same.

Przegląd nowości technicznych wraz z doświadczeniami wskazuje, że zrobiono duże postępy. Nie jest to jednak równoznaczne z wnioskiem, że technika decydowała o losach bitew i potyczek morskich. Strona materialna poważnie ułatwiła załogom flot sprzymierzonych uzyskanie zwycięstwa, ale nie triumfowała nigdy nad stroną duchową. Odwrotnie, wielkie wysiłki inżynierów faszystowskich nie zdołały odwrócić klęski.

Przegląd wynalazków w zakresie okrętów nawodnych wraz z zagadnieniem broni atomowych da druga część.

II

Okręt nawodny przeszedł w czasie wojny ewolucję w kierunku przede wszystkim wzmożenia swej odporności na działanie dotychczas używanych pocisków. Siła wybuchowa bowiem min, torped i bomb rosła ustawicznie i zdawało się niekiedy, że nadchodzi zmierzch dotychczasowych form budownictwa.

Szczególnie ciężkie chwile przechodził okręt liniowy. Zatopienie dwóch olbrzymów brytyjskich koło Malajów przez kilka samolotów japońskich spowodowało niewidziany od ćwierć wieku popłoch w Anglii.

Pomimo tego flota liniowa zdecydowała o losach wojny na morzu choć jej działanie było mniej efektowne od „broni demokratycznej" — nurkowców podwodnych i powietrznych.

Odpowiedzią na postępy wynalazców w tej ostatniej dziedzinie były niewidziane dotąd na morzach mastodonty. Amerykanie wystąpili z dwoma, podobnie Japończycy. Wyporność ich doszła do 56000 t. z pełnym wyposażeniem, a jednocześnie uzbrojenie główne pozostało bez zmiany.

Jednocześnie wzrosła ich szybkość do 32 węzłów, czyli 60 km/godz. Zgrubiły się pokłady pancerne tak, że nie ustępują dawnym płytom dla ochrony burt (ponad 254 mm). Na wszystkich nadbudówkach pojawiły się działka przeciwlotnicze, tak, że ilość ich doszła na okręcie do 60 luf.

Jednocześnie nastąpił nagły rozwój lotniskowców, z jednej strony dla ochrony eskadr wojennych, czy karawan handlowych, z drugiej dla masowych nalotów zaokrętowanych samolotów na dalekie wyspy, czy kontynenty. Nikomu się nie śniło, nawet w realnej Japonii, że powstanie zespół 100 lotniskowców przenoszących kilka tysięcy samolotów dla zniszczenia obiektów znajdujących się o setki, a nawet tysiące mil, od baz macierzystych.

Wynaleziono pociski oświetlające, które upadając za okrętami przeciwnika stawały się w nocy białym ekranem, na tle którego te ostatnie stawały się widoczne. Użyto lotników-samobójców, którzy razem z maszynami wpadali na pokłady, niosąc śmierć pewną dla siebie i wrogów.

I cóż się okazało? Artyleria pancerników USA zdołała zniszczyć oba japońskie olbrzymy „Musai" i „Yamato". Startujący lotnicy japońscy ginęli w powietrzu od udoskonalonych promieni X, które powodowały wybuchy bomb przy samolotach.

Skutki „żywych bomb“ okazały się więcej niż skromne. Przebijały tylko pierwszy pokład. Torpedy odrywające całe dzioby krążowników dawały w rezultacie podróże niesamowitych inwalidów o własnych jednak przeważnie siłach do doków. Według obliczeń niemieckich dla zatopienia liniowca „Bismarck“ musiano użyć kilkunastu wielkich torped nie licząc pocisków artylerii.

Konstruktorzy zawahali się nad budową mastodontów. Okazały się za drogie i tak samo wrażliwe jak mniejsze. Postanowiono przejść do mniejszych obiektów o minosowej misterności grodzi wodoszczelnych.

Zbudowano nowe kategorie okrętów: krążowniki przeciwlotnicze przeznaczone wyłącznie do walki z lotnictwem, oraz setki korwet i fregat przeznaczonych specjalnie do ochrony statków.

Koniec wojny przyniósł niespodziankę w postaci bomby atomowej. Nie wykorzystano jej przeciw flocie japońskiej, bo tej ostatniej już prawie nie było.

Wynalazek jest jednak zbyt rewolucyjny, by miano go potraktować jako jeszcez jedną broń więcej. Jakie konsekwencje wywoła w wojnie na morzu? Czy teraz wreszcie nadszedł zmierzch floty?

Zdecydowane odpowiedzi wkroczyłyby w krainę fantazji. Nawet Amerykanie zwlekają z próbami praktycznymi w tym względzie, gdyż nie zdecydowali się dotąd użyć japońskiego liniowca „Nagato“, ani krążownika „Prinz Eugen“, pomimo tylekrotnych zapowiedzi.

Stwierdzamy za tym, że dopóki istnieje flota handlowa, musi istnieć także i wojenna. Nie przesądzamy tu form zewnętrznych. Wynlazek granatów nowego typu spowodował w połowie XIX wieku zniknięcie floty żaglowo-drewnianej. Zastąpiła ją parowa i pancerna i nic się nie zmieniło w zasadniczych prawidłach taktyki i strategii morskiej.

Jakże wtedy gorszyli się konserwatyści, jak biadali starzy marynarze. Okazało się jednak, że na stalowych pokładach indywidualne bohaterstwo ma doskonałe pole do popisu. Czyż nie tak samo nam bije serce, gdy słyszymy o wyczynach morskich zagończyków Zygmunta Augusta i o wyczynach dzisiejszych kontrtorpedowców polskich na Atlantyku, stawiającym czoło pancernikom niemieckim?

My maryniści nie boimy się techniki. Czy więc przyszłe okręty będą miały napęd rakietowy, albo będą wykorzystywały energię atomową, czy miotać będą zamiast granatów i torped pociski sterowane następnie falami radia czy jakimiś innymi promieniami — to jest zupełnie obojętne. Ważnym jest jedno: zdobyć się na tak wielką miłość morza aby utorować na nim drogę do wielkiej przyszłości naszego Narodu.

c. d. n.

O syrenach i krakenach

Każdy zawód związany współpracą z przyrodą, wytwarza specjalny typ ludzi, odmienny zupełnie od innych. Nic więc dziwnego, że niejednokrotnie ciężkie warunki pracy i otoczenie sprzyjają powstaniu całego szeregu legend i baśni, przesądów i zabobonów, wywodzących się z niedokładnego zbadania spotykanych zjawisk.

Nic więc dziwnego, że i zawód żeglarski, będący niemal tak starym jak i ludzkość, posiada mnóstwo legend, baśni i podań.

Najstarszą z nich, bo sięgającą czasów starożytnych, gdy pierwsze okręty wyruszyły na szlaki morskie, jest legenda o Syrenach.

Bajeczne te stwory, pół-kobiety, pół-ryby, ujrzawszy statek, podpływały doń, nawpół wynurzając się z fal morskich. Śpiewając czarowne pieśni, tak oszałamiały nimi i widokiem swym żeglarzy, że ci zapominając o wszystkim pragnęli, za wszelką cenę zbliżyć się do nich, aby módz je pochwycić.

Korzystały z tego oszołomienia, piękne Syreny, pluskające się w falach mórz. Nucąc ciągle zwodnicze pieśni, płynęły w dal, ciągnąc okręt za sobą, by wreszcie wprowadzić go w niebezpieczne wiry lub skały, gdzie ulegał rozbiciu.

Jakie jest pochodzenie tej legendy, i jaka była przyczyna jej powstania, trudno dziś dociec.

Średniowiecze tworzące zorganizowaną już żeglugę, wyprowadzające swe maleńkie stateczki na szerokie szlaki wód światowych, stwarza dziwną legendę o wężu morskim. Legenda ta zresztą pokutuje do dziś dnia. Niejednokrotnie dzienniki donoszą o pojawieniu się w tej lub innej części oceanu, jakegoś dziwnego stworu, nazywanego wężem morskim.

Zwierze to kształtem swym przypomina olbrzymich rozmiarów węża. Trudność dokładnego zaobserwowania i sklasyfikowania go spowodowana jest bardzo krótkimi okresami czasu, w których wyłania się on z głębi wód morskich.

Legenda ta bierze prawdopodobnie swój początek w starożytnej sadze skandynawskiej, która mówi o wężu tak wielkim, że ciałem swym opasał on cały świat i nigdy nie może umrzeć.

Możliwym jest, że powodem powstania jej były również jakieś nieznane gatunki ryb, które przy niedokładnej obserwacji i dużej dozie fantazji, w czym celują specjalnie marynarze, mogły przybierać kształty wężów.

A może istnieją naprawdę węże morskie? Wszak oceany zazdrośnie kryją w sobie tyle jeszcze nie zbadanych tajemnic.

Legenda mówi, że wąż morski jest stworzeniem nie szkodliwym. Jedynym niebezpieczeń-

stwem zagrażającym z jego strony, to możliwość przewrócenia wątłego, ówczesnego stateczku. Wywrócenie to spowodowane bywało powstaniem wielkich fal rozbijanych przez płynącego zwierzaka, lub też na skutek uderzenia jego ogona, którym posługiwał się jak sterem.

Aby odpędzić go od statku, wystarczyło spojrzeć mu prosto w oczy. Pod wpływem wzroku ludzkiego, wąż zanurzał się pod powierzchnię morza i nie pokazywał się, aż do chwili, kiedy statek opuścił te okolice.

Drugą legendą, którą przekazało nam średniowiecze to opowieść o Krakenach. Krakeny to potężny rodzaj węży żyjących w wodach mórz i oceanów.

Kraken napotkawszy na swej drodze statek oplata go skrętami swego ciała i zatapia wraz z całą załogą.

Powód do powstnia tej legendy dały zapewne ośmiornice, których długość ramion sięga niejednokrotnie dziesięciu metrów. Atakują one często nurków pracujących pod wodą. Możliwym jest, że zdarzyło się kiedyś, że stado takich ośmiornic napadło na mały okręcik i zatopiło go. Fakt ten mógł stać się przyczyną powstania tej legendy.

Daleko groźniejszymi od Krakenów były Remory. Stwory te odznaczały się tym, że posiadały właściwość stawania się niewidzialnymi.

Upatrzywszy sobie jakś statek, Remora przyczepiała się pod jego pokładem i trzymała go bez ruchu tak długo w jednym miejscu, mimo sprzyjających prądów i wiatrów, aż cała załoga zginęła z głodu i pragnienia.

Ciekawym zjawiskiem dość często spotykanym w przyrodzie są ciche wyładowania elektryczne, pojawiające się w odpowiednich warunkach atmosferycznych, a znane pod nazwą Ogni Św. Elma.

Zawisko to występuje pod postacią płamieni na ostrych zakończeniach najrozmaitszych przedmiotów. Na statkach pojawiają się Ognie św. Elma najczęściej na końcach masztów i rej.

W zabobonnych żeglarzach średniowiecznych, pojawienie się na statku tych ogni, budziło trwogę, dając powód do powstania legendy, że statek na którego masztach pojawiły się płomyki św. Elma, skazany jest na zagładę.

Bardzo rozpowszechnionymi wśród marynarzy były opowiadania o pojawiających się i znikających z powierzchni morskiej wyspach. Legenda ta ma podłoże oparte na rzeczywistości. Naukowo zostało stwierdzone, że na oceanie Spokojnym znajdują się wyspy pochodzenia wulkanicznego, które co pewien czas giną, lub wynurzają się z fal morskich.

Żeglarze płynący koło Przylądka Dobrej Nadziei opowiadali o pływającym na tych wodach, i przynoszącym pojawieniem się swym nieszczęście, okręcie prowadzonym przez „Latającego Holendra".

„Latający Holender" to były kapitan marynarki, który za grzechy swoje został przeklęty i skazany na wieczne błądzenie po morzach.

Płynąc tak bez celu i kresu rejsu dla zwiększenia kary, zmuszony był bezustannie grać w kości z diabłem o swą duszę.

Inna znów legenda mówiła o okręcie - widmie, który w czasie największych nawet sztormów pływa pod pełnymi żaglami. Statek, z którym spotka się okręt-widmo, skazany jest na zatopienie.

W legendzie tej podłożem jest fakt spotykania na morzach opuszczonych przez załogi statków. Okręty te z podniesionymi żaglami błąkają się po morzach. Jedynie walające się czasami na nich trupy są niemymi świadkami tragedii, jaka się na pokładach tych statków rozegrała.

Co było powodem opuszczenia tych statków przez załogi nie udało się stwierdzić, gdyż nigdy nie zdołano odszukać marynarzy z błąkających się okrętów-widm.

Walery Przyborowski.



Łowca wiatrów

Stawiam me żagle, lotne żagle białe...
Za mną — rzucony świat
Majaczeje...
Łowię w nie wiatr,
Łowię w nie wiatr
I nadzieję.

Dniem słup ognisty słońca na wodzie
Kurs mój wyznacza
Skroś chwiejby fal,
Nocą toń srebrzy księżyc-czarodziej
I mewy płaczą
Swój żal.

A w czas przed nowiem, szafirową nocą
Mój niewód rzucam za sterem
W głąb tajemniczą
I gwiazdy łowię, co w toni migocą,
Nie pragnąc pereł —
Morski Don Kichot.

Gdy — czasu burzy — szaleją fale —
Ster mocny — i dłoń,
Co nie mdleje —
Kurs mój jednaki: dalej i dalej...
Port — morska toń...
Hyperboreje...

Bronisław Miazgowski

Różne typy ożaglowania



Rys. 1. Fregata

Częstokroć spotykam się ze zdaniem, że statek żaglowy jest już przeżytkiem, że żagiel bezpowrotnie został wyparty przez parę i motor. Tak nie jest. Żagiel ma i będzie miał przez długie lata zastosowanie na licznych statkach rybackich i szkolnych, a oprócz tego rozwinął się sport yachtingowy, który manewrowanie żaglem uczynił sztuką. Tylko ciężka, twarda praca na żaglowcu, wymagająca szybkiej orientacji i zdecydowania, wiele wysiłku fizycznego i bystrości umysłu, kształci marynarza. Kto nie wziął udziału w tej pracy, ten pozostanie mechanikiem, robotnikiem okrętowym czy urzędnikiem, lecz nie marynarzem w ścisłym znaczeniu tego słowa. To też, każdy, kto chce poświęcić się służbie morza, nie może pominąć dziedziny żaglownictwa. Musi zapoznać się z różnymi typami ożaglowania, sposobami manewrowania, konserwacją i naprawą żagli, ich konstrukcją i pracą, oraz działaniem wiatru na żagiel. Te właśnie zagadnienia pragnę omówić w swych artykułach.

Nazwą „ożaglowania" obejmujemy wszystkie żagle statku. Ze względu na to, do jakich wiatrów żagle są przystosowane, dzielimy je na dwie kategorie: 1) żagle *rejowe*, przystosowane przede wszystkim do wiatrów tylnych, t. j. wiejących od rufy, 2) żagle skośne, przystosowane głównie do wiatrów bocznych.

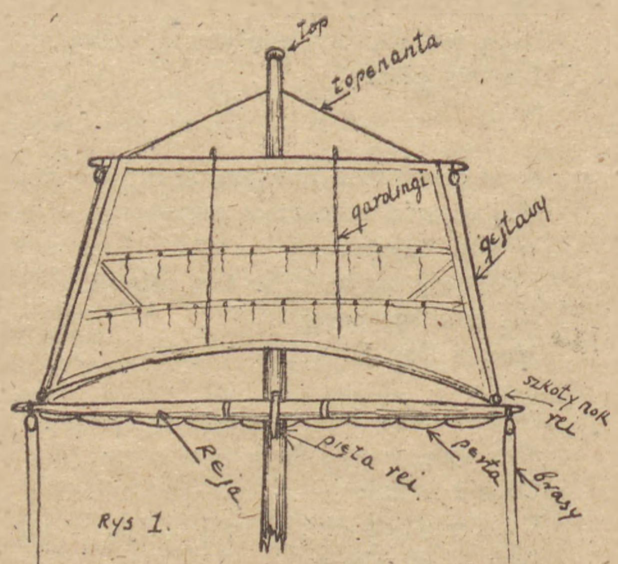
Ze względu na sposób umocowania żagli rozróżniamy następujące typy ożaglowania: 1) rejowe, 2) gaflowe, 3) bermudzkie, 4) rozprzowe, 5) rejkowe (luger), 6) łacińskie.



Rys. 2a Bark

1). *Rejowe* są to żagle czworokątne, starsze typy prostokątne, nowsze trapezoidalne, rozszerzane ku dołowi. Rozpostarte są między dwiema równoległymi rejami, t. j. drzewcami poziomymi, umocowanymi środkiem swym (t. zw. piętą) do masztu. Wzdłuż reji znajduje się pręt metalowy t. zw. jakszlag, do którego jest przyszyta kabelgarnami (specjalne cienkie linki) za remizki (oczka) krawędź górna żagla t. zw. lik górny. Do dolnej reji przymocowujemy dolne rogi żagla.

Do manewrowania żaglem (podnoszenia go i zwijania) służą następujące liny: fały, szkoty, brasy, gejtawy i gordingi. Fał podnosi żagiel wraz z reją wzdłuż masztu, gejtawy i gordingi podciągają dolne rogi i dolny lik żagla do górnej reji w celu zwinięcia go, szkoty obciągają dolne rogi żagla w dół przy stawianiu żagla, brasy służą do manewrowania żaglem przy pomocy



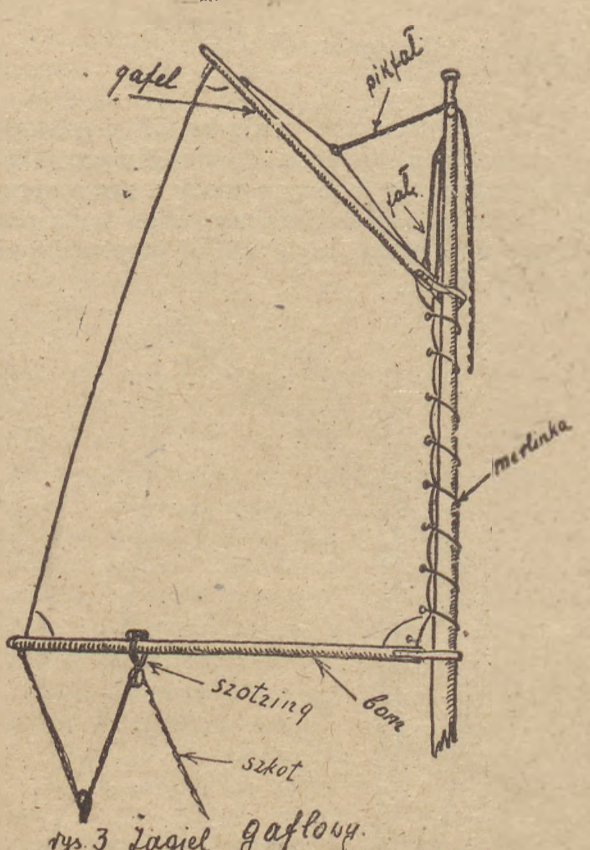
Rys 1. żagiel rejowy. topgrot

reji (rys. 1). Żagiel wraz z reją może wykonywać ruch obrotowy dokoła masztu, oczywiście w granicach tylko pewnych kątów na ile pozwolą wanty. Na żaglach typu rejowego można wykorzystywać prócz tylnych także i boczne wiatry, ale nie w tym stopniu, co na żaglach skośnych.

Przedstawicielem statków o ożaglowaniu rejowym jest fregata, statek o trzech masztach, wszystkie urejone. Półrejowcem jest bark i barkentyna: pierwszy ma dwa maszty urejone, trzeci suchy (t. zn. o ożaglowaniu skośnym), druga — jeden maszt urejony, dwa następne suche. Dwumasztowym rejowcem jest bryg, półrejowcem — brygantyna (rys. 2).

2). *Żagle gaflowe* mają kształt czworokąta nieregularnego, górny lik umocowany do rejki zwanej w tym wypadku gaflem, przedni lik do masztu, a dolny do bomu (rys. 3). Liki (krawędzie żagla) umocowujemy do drzewa przy pomocy merlinki czyli żmijki — t. j. linki, któ-

rys. 3.



rys. 3 Żagiel gaflowy.

rą owijamy drzewce, przywiązując nią lik żagla za remizki. Drugi sposób umocowania polega na wpuszczeniu liku w kanał drzewca t. zw. szlic. Przy maszcie często zamiast merlinki stosujemy segarsy.

Do stawiania żagla gaflowego służą fały i pikfały, do manewrowania — szkoty za pośrednictwem szotringu (uchwyt) założonego na bomie.


rys. 2c Barkantyna

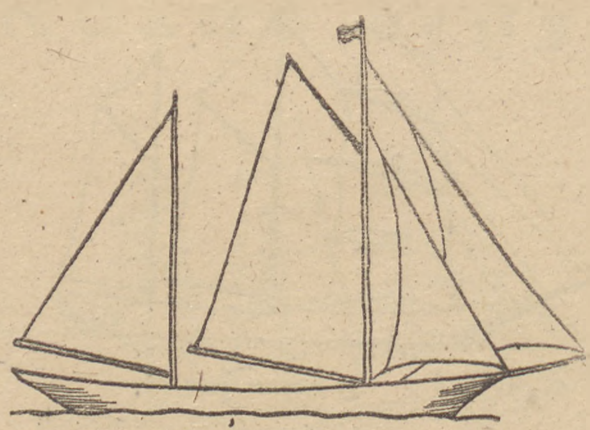
Kąt nachylenia gafla względem masztu może być różny, im bardziej stromo podniesiemy gafal, tym bardziej żagiel zbliża się do typu marconi, pośrenim jest typ gaflowy guari.

Przykładem statku o ożaglowaniu gaflowym jest szkuner, statek co najmniej dwumasztowy (fokmaszt i grotmaszt). Na przełomie XIX i XX wieku budowano szkunery coraz większe, o coraz większej liczbie masztów, największym był średniomasztowy szkuner „Thomas W. Lawson". Pięciomasztowym szkunerem była „Elemka", statek L. M. i K. z okresu przedwojennego.

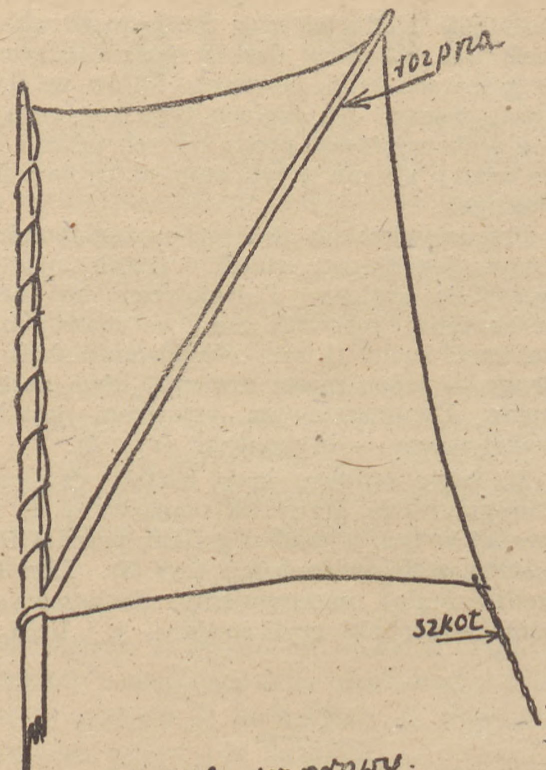
Gaflowe ożaglowanie spotykamy na keczu — statku o dwu masztach: grot i bezan, również dwumasztowym jolu, chociaż coraz częściej na tych statkach wprowadza się ożaglowanie bermudzkie. Wreszcie jednomasztowy kuter posiada główny żagiel (grot) gaflowy, a obok niego należy wymienić jednomasztowe żaglówki slup i ket, na których żagle gaflowe walczą o lepsze z żaglami bermudzkimi (rys. 4).

3). *Żagle bermudzkie* są to żagle trójkątne, rozpostare pomiędzy masztem i bomem. Najczęściej stosowany sposób umocowania, to wpuszczenie liku w szlic, poza tym stosowany jest, zwłaszcza na większych jednostkach, sposób wciągania żagla na maszt po szynie, przy-


Szkuner trzymasztowy



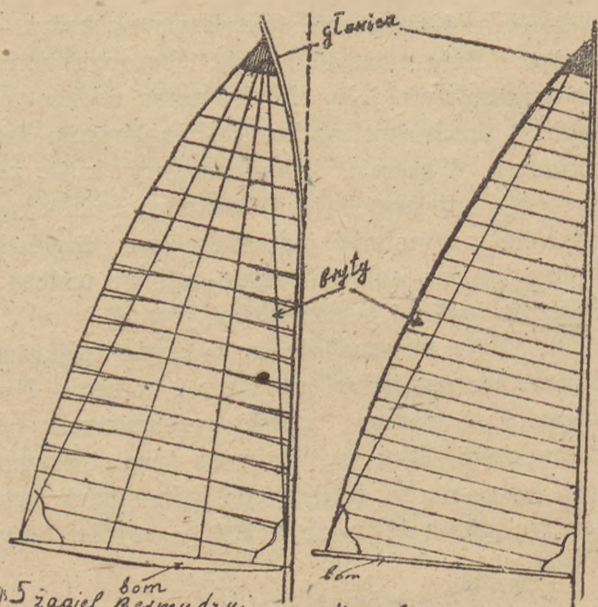
rys 4 Keck



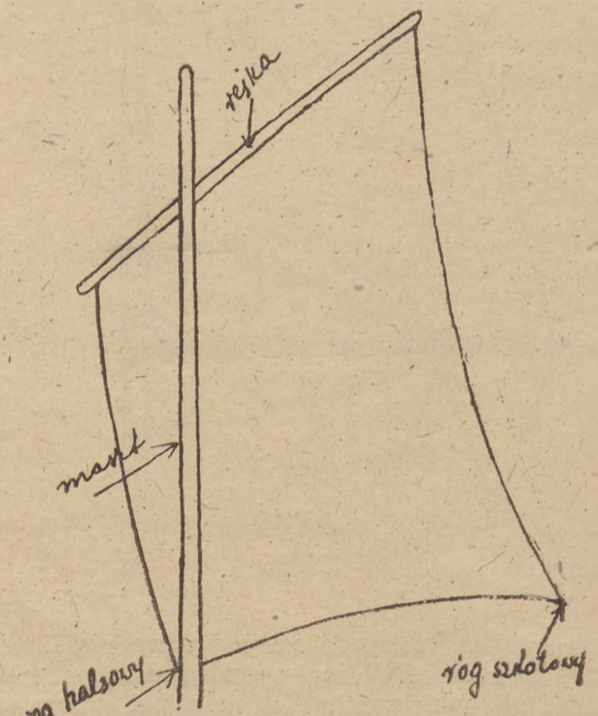
Rys 6 Żagiel rozprowy

mocowanej do masztu, wówczas do liku żagla przyszyte są pełzacze, które szynę obejmują lub w nią wchodzą. Żagiel stawiamy przy pomocy fału, manewrujemy nim przy pomocy szkotu (rys. 5).

4). *Żagle rozprzowe* mają kształt prostokąta, lub czworokąta zbliżonego do kształtu prostokątnego, rozpina się je przy pomocy t. zw. rozprzy. Jest to belka, idąca od dolnego rogu żagla przy maszcie do górnego rogu wzdłuż przekątnej żagla (rys. 6).



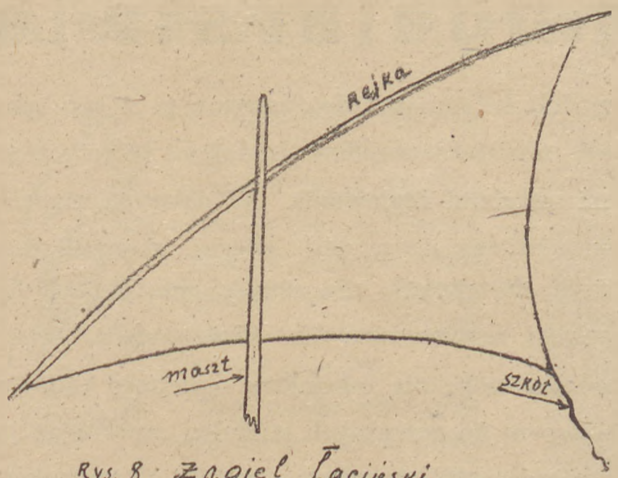
r. 5 żagiel Bermudzki   żagiel markoni



ry 7 żagiel typu lugier

Przy konstrukcji żagli bermudzkich zostały zastosowane zasady współczesnej aerodynamiki, dzięki czemu osiągają one znaczną szybkość, oraz wykorzystują wiatry boczne, a nawet wsteczne w granicach do 350 st. między kursem statku, a kierunkiem wiatru.

Żagiel tego typu ma zastosowanie na małych statkach rybackich i barkach oraz na krypach wiślanych.



Rys. 8 Żagiel łaciński

5. *Ożaglowanie typu luger* ma kilka odmian. Cechą charakterystyczną tego typu jest łatwość obsługi. Żagiel umocowany do rejki jest wraz z nią podnoszony przy pomocy fału. Rejka przecina maszt (jednak nie w swym punkcie środkowym, jak na rejowcach) i jest pochylona ku przodowi, przy tym kąt nachylenia bywa różny. Dolny lik może być ujęty w reję-bom lub pozostaje wolny, w tym drugim przypadku róg halsowy mocujemy do masztu, szkotowy pozostawiamy wolny (rys. 7).

6). *Ożaglowanie łacińskie* najbardziej rozpowszechnione na morzu Śrdziemnym. Żagiel ma kształt trójkąta, którego górna krawędź przymocowana do rejki przecina maszt i sięga aż do dziobu statku (rys. 8).

Małowiecki

Chochlik drukarski

Tak się jakoś niestety zdarza, że mimo srogiej „cenzury" „Chochlik Drukarski" lubi złośliwego spłatać figla. O wiele jednak gorsze następstwa może spowodować jeszcze bardziej złośliwy „Chochlik Autorski". Jeżeli się takich psotników przyłapie, to bez pardonu należy ich unieszkodliwić przez podanie tych psot ogółowi.

Oto mamy artykuł p. t. „Dar Pomorza" (Młodzież Morska, Rok I, Nr 1, str. 3). Piękny ten statek szkolny był w ciężkich tarapatach, gdyż podczas holowania go przez holownik holenderski zerwała się lina holownicza i groziło już wyrzuceniem go na skały de Etocs u przylądka Penmarch (Zatoka Biskajska). Na szczęście w ostatniej chwili zdołano wyrzucić obie kotwice, jednakże przez parę dni morze było tak groźne, że nie można było ratować statku; nawet załoga musiała go opuścić na pewien czas.

Zainteresowanych w tej sprawie odsyłam do artykułu p. t. „Pierwsza przygoda statku szkolnego „Dar Pomorza", napisana przez kpt. w. ż. Tad. Meissnera w Morzu z roku 1930 (Nr. Nr. 1, 4 i 5). Czytelnik dowie się wówczas, że statek był holowany w St. Nazaire do stoczni Nakskov w Danii.

W tym samym numerze w Słowniku Morskim (str. 8) zamiast **shipchandler** ma być shiphandler.

Weźmy teraz do ręki Nr. 2-3 (Rok II). W artykule p. t. „Co to jest tonaż?", na str. 9 ustęp rozpoczynający się od: „Ale jeżeli przy liczbie **„D. W."...**" jest niezbyt ścisły i dlatego należy go uzupełnić następującą uwagą: **Dead Weight** — „martwa waga", jest to ciężar ładunku wraz z węglem opałowym (bunkrowym) i zapasami statku.

A teraz dobierzemy się do Słowniczka Morskiego w Nr. 1 (2) (Rok II) — na str. 15. W punkcie 3-im należy skreślić przede wszystkim dwa zdania: „Holowniki służą też do łamania lodu" oraz „Takie holowniki mają...".

Co do słowa **lugier** (logger) (pkt. 6) — jest to żaglowy stateczek rybacki starego typu używany przeważnie do połowów śledzi, półtoramasztowiec (przedni wielki maszt oraz mały na rufie). Posiada okrągłą rufę i dziobnicę prostą (stewę prostą). Lugry zostają coraz więcej zastępowane przez statki o napędzie maszynowym.

Ponieważ ziemia nie tworzy regularnej kuli, lecz jest bryłą specjalnego kształtu, o spłaszczeniu przy biegunach, to aczkolwiek **mila morska** (pkt. 7) zawsze stanowi 1/60 stopnia południka, jednak jej wymiar długościowy w metrach jest zmienny, a to w zależności w którym miejscu południka mierzy się ją. Dlatego to mila morska w różnych marynarkach posiada inną wartość, i tak w marynarce niemieckiej w praktyce ma 1852 m., zaś w marynarce brytyjskiej oraz polska ma 1853 m.

Nawigacja (pkt. 9) jest sztuka prowadzenia statku, zaś pod słowem żegluga marynarze rozumią drogę jaką przebył statek, względnie jego zasięg pływania. Np. statek żeglugi dalekiej, przybrzeżnej, śródlądowej, regularnej bądź przygodnej (tramp).

Oficerem nawigacyjnym (pkt. -1) na okręcie wojennym jest oficer odpowiedzialny za żeglugę; jemu podlega personel sterowniczy i sygnałowy. Odpowiedzialnym za kurs statku jest w pierwszym rzędzie sternik, ale niezawsze, gdyż bardzo często na żaglowcu musi on sterować nie według kompasu ale według wiatru.

Trawierem (pkt. 14), nazywamy taki statek rybacki, który ciągnie sieć po dnie lub w bezpośredniej jego bliskości. Tę samą nazwę posiadają małe okręty wojenne wyławiające miny przy pomocy lin.

Wreszcie co do **wyrzutni torpedowych** (pkt. 15), to umocowane są one na stałe we wnętrzu łodzi podwodnych (w osi wzdłużnej) tak, że łódź podwodna chcąc wyrzucić do celu torpedę, musi całym swym kadłubem zwrócić się w kierunku celu, wszystko jedno: dziobem czy rufą. Zaś na okrętach wojennych nawodnych wyrzutnie te są obrotowe i mieszczą się na pokładzie, blisko burt.

Oto wykaz figlów Chocholików, które chciałem wykazać, omówić, względnie wyjaśnić.

Jan Gajewski

Parę słów o modelarstwie

Modelarstwo okrętowe w Polsce rozwijało się proporcjonalnie do rozbudowy naszej floty. Początkowo graniczało się do modeli o charakterze raczej dekoracyjnym, a w ostatnich latach przed wybuchem wojny przeszło do budowy żeglowych modeli łodzi i jachtów, jak również okrętów handlowych i wojennych. Wtedy dopiero przybierać zaczęło właściwą formę modelarstwa żeglowego, doświadczalno-naukowego. Jednakże, mimo wielu usiłowań, rozwój modelarstwa był bardzo powolny, czy to przez brak większego zainteresowania się władz, czy też przez niedopuszczenie do głosu odpowiednich ludzi przez ówczesne czynniki „elitarne". Dopiero w ostatnich latach przedwojennych Liga Morska zaczęła organizować kursy modelarskie. Wydano również kilka broszurek, traktujących o modelarstwie. Jednakowoż tego wszystkiego było za mało, wobec wzrostu zainteresowania ogółu społeczeństwa, a szczególnie młodzieży. W roku 1939 wybuchła wojna. Dalsza praca na szerszą skalę była oczywiście podczas okupacji niemożliwą.

Obecnie jesteśmy wolni — przetrwaliśmy. Staliśmy się państwem morskim. Wybrzeże nasze powiększyło się kilkakrotnie, musi się powiększyć i nasza flota.. Będziemy potrzebowali wielu ludzi wyszkolonych i przygotowanych do pracy na tym odcinku.

Znaczenie modelarstwa jest przy tym nie pośledni. Musimy przystąpić do odrobienia wielkich zaległości, musimy dorównać innym narodom, które jak Z.S.R.R., Anglia, Stany Zjednoczone, czy nawet Szwecja i Norwegia, wyprzedziły nas znacznie. W krajach tych modelarstwo jest bardzo rozpowszechnione i stoi na wysokim poziomie.

W pierwszym etapie, dstępnym dla najmłodszych, zająć się musimy budową żeglownych modeli łodzi i jachtów, zapoznając w ten sposób młodzież z zasadami budowy i teoretycznymi zasadami żeglowania. W dalszych etapach przejdziemy do modeli więcej skomplikowanych, dostępnych dla starszej młodzieży, dla więcej zaawansowanych. Modelarstwo okrętowe jest więc dla młodzieży pewnego rodzaju wstępem do poważnych studiów, zapoznając ją z pierwszymi zasadami żeglugi, konstrukcji okrętów i ich wyposażenia.

Poza tym, dając ujście zainteresowaniom, mogącym decydować o późniejszej karierze życiowej, modelarstwo uczy nas dokładności, cierpliwości i wytrwałości, co ma również niepomierne znaczenie dla kształtowania charakteru.

Redakcja „Młodzieży Morskiej" wprowadzi na łamach pisma stały dział modelarski, do którego artykuł niniejszy jest wstępem.

Stajemy do pracy naukowo-doświadczalnej. Musimy trzymać rękę na pulsie całokształtu tych zagadnień, w kraju i zagranicą.

Rok obecny niech będzie rokiem restytucji naszego modelarstwa okrętowego.

I. Piskorzyński.



Alaska, „raj myśliwych"

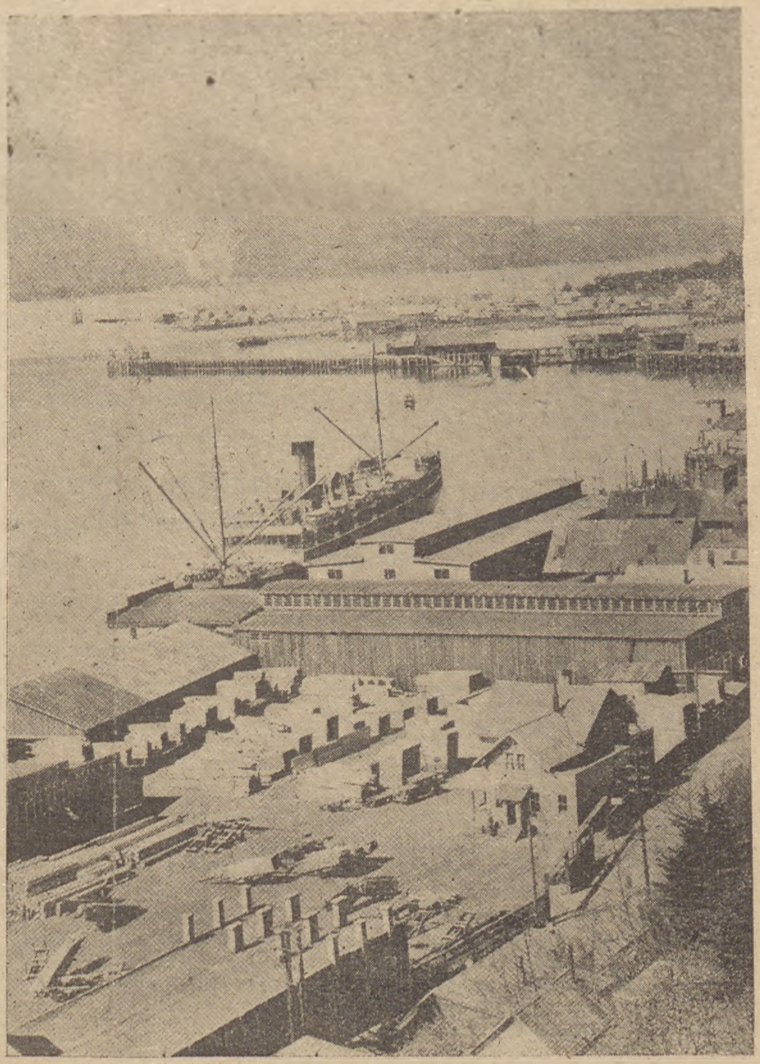


Że Amerykanie są dobrymi byznesmenami, wiedzieliśmy nie od dzisiaj. Ale rekordem dobrego interesu, nawet w Ameryce, było kupno Alaski od Rosji. Zapłacono za nią w r. 1867 7.200.000 dolarów.

Dziś samego tylko złota wydobywa się na Alasce rocznie za 18 milonów dolarów. A poza tym ma olbrzymie bogactwa drzewne, rybne, mineralne (między innymi platyna i uran), ma również tak cenne produkty, jak nafta i węgiel.

Roczny eksport Alaski do Stanów Zjednoczonych zbliżał się przed wojną do sumy 300.000.000 dolarów, nie licząc srebra i złota.

I to wszystko w kraju, kupionym za 7 milionów dolarów.



Port na Alasce.



Krajobraz Alaski.





Stado jeleni przepływa jezioro na Alasce.





Alaska ma, jak wspomnieliśmy, ogromne bogactwa rybne. Pod tym względem jest jednym z czołowych producentów świata. Naprzykład wartość wywiezionych w r. 1936 łososi wyrażała się cyfrą 50.000.000 dol.

Jeżeli uwzględnimy, że Alaska ma zaledwie 50.000 mieszkańców, łatwo odgadniemy, jaki dobrobyt musi panować w tym zakątku świata. Przy wymienionym wyżej eksporcie wypada na głowę około 6.000 dolarów rocznego dochodu.

I jeszcze jedna ciekawostka. Wyobrażamy sobie, że Alaska to kraj podbiegunowy, pokryty lodami, kraj Londonowskich bohaterów Clondike.

A tymczasem na wybrzeżu oceanu, dzięki ciepłemu prądowi japońskiemu, temperatura rzadko spada niżej zera, nawet w zimie.

W. S.

Wszystkim Członkom Ligi Morskiej i wszystkim naszym Czytelnikom zasyłamy najlepsze życzenia świąteczne



Z NASZEGO WYBRZEŻA

Służba hydrograficzna marynarki radzieckiej podniosła z dna morskiego zatopiony przy zbiegu nadbrzeża Holenderskiego i Duńskiego, wrak niemieckiego statku „Blexi".

Wrak został odholowany do stoczni na naprawę. W tej chwili nie jest jeszcze zdecydowane komu zostanie przyznany po naprawie.

*

Strefa wolnocłowa została otwarta w porcie gdyńskim na nadbrzeżu inż. Kwiatkowskiego.

Jako pierwszy przycumował do niej amerykański statek S/S „Prosby S. Noyes" przywożąc 2130 ton ładunku zbiorowego.

*

Niemcy uprowadzili szereg polskich kutrów, które po przemalowaniu i zniszczeniu znaków rejestracyjnych włączyli do swego taboru.

W związku z tym bawi w zachodnich portach niemieckich polska delegacja, której udało się dotychczas zidentyfikować 40 kutrów. Część tych kutrów wróci w najbliższym czasie do Gdyni i powiększy nasz tabor rybołówczy. Dalsze prace identyfikowania zrabowanych jednostek trwają.

*

Jeden z największych polskich statków towarowych „Bałtyk" o pojemności 7.000 RT., nabyty wraz z 4 innymi przez Polskę w czasie wojny, przybędzie wkrótce do Gdyni. Statek zabierze 9 tys. ton węgla do Argentyny.

*

W Instytucie Bałtyckim w Sopocie odbyło się zezranie komisji, złożonej z fachowców morskich z przedstawicieli nauki i administracji, która ma za zadanie opracowania projektu polskiego morskiego prawa handlowego.

*

Tytan największy holownik polski zbudowany w 1936 r. należący przed wojną do „Żeglugi Polskiej" został podniesiony z dna morskiego w porcie gdyńskim. Remont jego przeprowadzi stocznia gdyńska.

*

Wydział Wychowania Morskiego przy zarządzie Okręgu Gdańskiego L. M. na zebraniu w dniu 16 marca r. b. postanowił powołać do życia pięć sekcji: programową, prelegentów, kursów żeglarskich, modelarską, obozów i turystyki wodnej.

*

Statek szkolny L. M. „Generał Zaruski" po gruntownym remoncie został spuszczony na wodę w basenie inż. Kwiatkowskiego.

Remont przeprowadziła własnymi siłami załoga pod kierownictwem kpt. Wichury Bohuszewicza.

W Londynie toczą się rokowania o zwrot dwoch statków motorowych: „Lewant II" i „Lewant III", które zagrabione przez Niemców pływały podczas wojny jako „Gustaw Nightingal" i „Hermane von Viszman". Należy się spodziewać, że rokowania te zakończą się pomyślnie.

*

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej nawiązał stosunki dyplomatyczne z rządem Republiki Panamy. Wkrótce nastąpi wymiana przedstawicieli obu państw.

PRZEBUDOWA KRĄŻOWNIKA „AURORA"

W Leningradzie przemotowują znany krążownik „Aurora", którego działa podczas rewolucji w Rosji ostrzeliwały Pałac Zimowy — ostatnią ostoję caratu.

Krążownik służyć będzie jako wzorowa baza dla młodych marynarzy, kształcących się w Leningradzkiej Szkole Morskiej.

23 OKRĘTY WOJENNE Z ZSRR WZBOGACIŁY MARYNARKĘ WOJENNĄ.

Flotylla lekkich jednostek wojennych, przekazana obecnie Marynarce Polskiej przez Związek Radziecki składa się z 23 okrętów z pełnym wyposażeniem bojowym.

W skład flotylli wchodzi 9 trawlerów, 12 ścigaczy i 2 kutry torpedowe. Okręty te pomalowane są na jasno-niebieski kolor. Dowódcą flotylli w drodze do bazy Marynarki Polskiej w Gdyni był radziecki kapitan II rangi Szalnow. Na pokładzie okrętu dowódcy znajdował się kpt. II rangi Łukomski, delegowany przez rząd radziecki dla przekazania okrętów dowództwu Marynarki Polskiej.

Flotylla, która tak poważnie zasiliła młodą Marynarkę Polską, będzie miała duże znaczenie dla wzmocnienia obronności naszego wybrzeża. Trawlery pełnić będą narazie służbę jako poławiacze min, ścigacze i kutry obejmą przybrzeżną służbę wartowniczą.

Odpowiedzi Redakcji

Szkolne Koło L. M. przy Pow. Szkole Żeńskiej w Kroświe. Dziękujemy Wam bardzo za miły list. Wiersze drukujemy w każdym numerze, co do przedstawień czy inscenizacji, to tymczasem nie możemy tego rodzaju wprowadzić, gdyż jesteśmy skrępowani objętością numeru w związku z ograniczeniem papieru.

Odznaki są dopiero w opracowaniu. Jak tylko zostaną wykonane, podamy ich opis i fotografię w „Młodzieży Morskiej".

Sprostowanie

W Nr. 2—3 „Młodzieży Morskiej" podano, że Liga Morska wydała serię znaczków używanych jako dopłata pocztowa.

Niniejszym prostujemy powyższe, gdyż są to nie znaczki, a komplet zwykłych nalepek, z których dochód przeznaczony jest na cele Ligi.

POLONIA ZAGRANICĄ

UROCZYSTOŚCI KOŚCIUSZKOWSKIE W STANACH ZJEDNOCZONYCH

Na pamiątkę uroczystości Kościuszkowskich w St. Zjednoczonych projektowane jest wybicie dla Prezydenta Bieruta i Prezydenta Trumana, medali pamiątkowych, projektu rzeźbiarza St. Ostrowskiego.

W ramach tych uroczystości zorganizowane będą staraniem społeczeństwa amerykańskiego i Ligi Kościuszkowskiej Polonii Amerykańskiej, liczne imprezy, popularyzujące postać Kościuszki.

I tak np. waszyngtońska „Congress Library" i nowojorska „Public Library" urządza w Chicago trzy wystawy.

Zorganizowany będzie teatr objazdowy, który w pięćdziesięciu miastach amerykańskich wystawi sztukę z udziałem Jana Kiepury.

Wydane będą trzy książki, poświęcone Kościuszce, jedna w języku polskim, dwie w angielskim. Wiele miejsca uroczystościom kościuszkowskim poświęci radio amerykańskie, nadając odczyty i słuchawiska w języku polskim.

Jako dotąd, odbyło się staraniem Ligi Kościuszkowskiej szereg wieców i akademii w różnych miastach USA, uroczyste złożenie wieńca oraz przyjęcie w ambasadzie polskiej z udziałem korpusu dyplomatycznego i władz amerykańskich.

ZE ŚWIATA

ZAKOŃCZENIE DZIAŁALNOŚCI UMA.

Z dniem 2 marca rb. zakończyła swoją działalność międzynarodowa organizacja żeglugowa United Maritime Authority. Była ona utworzona celem skupienia sił dla szybkiego zakończenia wojny.

Wszystkie państwa sojusznicze posiadające floty handlowe (za wyjątkiem Z. S. R. R.), oraz niektóre kraje neutralne, zgodziły się oddać swe statki do dyspozycji U. M. A. Jako organy wykonawcze działały dwa ministerstwa: w Londynie Min. Transportów Wojennych oraz w Washingtonie — Wojenna Administracja Żeglugi.

Układ przewidywał, że oddane na potrzeby wojenne statki, zostaną zwrócone właścicielom w sześć miesięcy po zakończeniu wojny z Niemcami i Japonią. Ponieważ działania wojenne na Dalekim Wschodzie zostały ukończone w dniu 2 września 1945 r., termin zakończenia działalności UMA przypadał w dniu 2 marca r. b.

W praktyce okazało się jednak, że wydarzenia wojenne zbyt poważnie naruszyły równowagę światowej gospodarki, aby ściśle z nią związana żegluga morska, mogła w ciągu sześciu miesięcy powrócić do sytuacji z czasów pokojowych.

Zakończenie stanu wojennego w żegludze postawiło właścicieli statków przed szeregiem skomplikowanych problemów, których rozwiązanie ciągnąć się będzie zapewne długie lata. Dlatego już dość dawno stało się rzeczą pewną, że zakończenie działalności UMA nie będzie wcale jednoznaczne ze zniesieniem wszelkich restrykcji w dowolnym użyciu tonażu okrętowego.

PRZEDŁUŻENIE MIĘDZYNARODOWEJ KONTROLI ŻEGLUGI

Na sesji Komitetu Wykonawczego U. M. A. w Londynie, która trwała od 4 do 11 lutego r. b., i w której brała udział również delegacja polska, zostały jednogłośnie powzięte uchwały w sprawie przedłużenia międzynarodowej kontroli żeglugi oraz utworzenia nowego międzynarodowego porozumienia żeglugowego do dnia 31 października 1946 r.

Na miejsce rozwiązanej organizacji UMA uchwalono powołać do życia dwa nowe organy wykonawcze: Komitet Narodów Współdziałających (Contributory Nations Commitee) z siedzibą w Waszyngtonie i podkomitetem w Mintrealu, którego zadaniem jest zabezpieczenie tonażu dla ładunków z półkuli zachodniej do Europy i innych części świata, w ramach akcji pomocy i odbudowy. 2) Komitet Koordynacyjny i Rewizyjny z siedzibą w Londynie, którego zadaniem jest koordynowanie zapotrzebowania tonażowego na ładunki UNRRA z inych krajów poza Ameryką, oraz kontrola sytuacji na rynku żeglugowym poza Ameryką Północną.

Wszyscy dotychczasowi członkowie UMA, a więc i Polska, zostali zaproszeni do współpracy w tym nowym przejściowym ustroju międzynarodowej żeglugi morskiej.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

ARYTMOGRAF.

Podane cyfry zastąpić odpowiednimi literami:
4. 7. 2. 9. 1. 3. 8   9. 11. 5. 11. 1. 3   15. 5. 12.
7. 14. 17. 5. 18. 16   18. 5. 23. 8. 9. 7   20. 21.3. 5.
11. 5

Wyrazy pomocnicze.
1) 9. 17. 1. 24. 15. 8. 14 = typ statku żaglowego
2) 11. 7. 4. 9. 8. 2 = nazwa górnego żagla
3) 18. 25. 12. 5 = lina używana w marynarce
4) 9. 5. 2. 3. 15. 19 = część masztu.

SŁOWNICZEK MORSKI

Dziób — przód statku.

Fokmaszt, grotmaszt, bezanmaszt — nazwy masztów liczone w kolejności od dziobu statku do rufy na żaglowcach.

Róg halsowy żagla — jest to róg, do którego przymocowuje się hals, czyli linę trzymającą żagiel od dołu.

Róg szkotowy żagla — jest to róg, do którego umocowany jest szkot.

Segarsy — drewniane pierścienie na kolumnie masztu, do których przyszywa się żagiel gaflowy.

NAZWY POLSKIE NA MAPACH ŚWIATA.

CZERSKI — pasmo górskie w Syberii Wschodniej. Nazwane tak dla uczczenia geologa polskiego, Jana Czerskiego, badacza tych stron.

CERNO DOMEYKO — szczyt górski w południowej Argentynie, nad granicą Chile.

DOMEYKO — miasto w środkowym Chile, na zachodnim brzegu jeziora Leonguihne.

MOTYLIŃSKI — fort francuski na Saharze, na szlaku karawanowym. Nazwany dla uczczenia polskiego oficera Legii Cudzoziemskiej, bada-

cza ludów wnętrza Sahary (specjalnie w górch Ahaggar).

NEW POLAND — nad rzeką Rock (U. S. A.).

URSINO — w pobliżu Elisabethtown, USA. Dawna posiadłość Ursyna Niemcewicza.

ZAREMBA — wyspa na Oceanie Spokojnym, w pobliżu Kanady.



KĄCIK FILATELISTYCZNY

Z okazji obchodu rocznicy oswobodzenia Gdyni, gdyński urząd pocztowy stemplował w dniu 28 marca r. b. specjalnym datownikiem pamiątkowym wszystkie przesyłki pocztowe wychodzące z Gdyni.

Dla celów filatelistycznych datownik ten był również używany w okresie od 28 marca do 8 kwietnia 1946 roku.

●

Czytelniku!

Zadaniem naszym będzie przedstawienie w krótkich szkicach zasad filatelistyki.

Chcemy zaznajomić Cię z chronologicznie wydanymi znaczkami polskimi oraz chcemy informować o nowościach krajowych i zagranicznych.

Będziemy również udzielać odpowiedzi na Twoje zapytania, dotyczące tego działu.

Czy wiesz, że pierwszy znaczek pocztowy pojawił się poraz pierwszy dopiero w roku 1840 w Anglii? I od tego czasu znaczki pocztowe zostały wprowadzone w obieg stopniowo we wszystkich państwach Europy i całego prawie świata.

Dzisiaj filatelistyka absorbuje miliony ludzi, obraca miliardami pieniędzy, ma własną literaturę i olbrzymią prase we wszystkich językach świata. Jest ona jednym z czynników międzynarodowego zbliżenia, a rządzi się właściwymi prawami i zasadami.

Przestrzeganie tych zasad stanowi o wartości danego zbioru. Poczynając zbierać znaczki musimy ustalić sobie plan działania, a mianowicie: musimy ustalić co chcemy zbierać. Zbierać możemy znaczki swego kraju, Europy, zamorskie, lotnicze, kolonialne, morskie itp. Musimy ustalić również czy będziemy zbierać znaczki stemplowane czy czyste. Możemy również zbierać całostki, listy lotnicze, pocztówki, stemple okolicznościowe, stemple urzędów pocztowych itp.

O wyborze decyduje indywidualna chęć i możliwości danego zbieracza.

Po ustaleniu planu zbierania najważniejszą rzeczą jest zbieranie znaczków pełnowartościowych, t. j. prawdziwych i nieuszkodzonych. Stan znaczków decyduje o ich wartości. Znaczki stemplowane muszą być czysto wymyte i nie zamazane kasownikiem. Znaczki czyste muszą być z gumą, a ślad przylepki nie stanowi uszkodzenia. Należy starać się ażeby znaczki były kompletowane całymi seriami. Posiadając już zaczątek zbioru, dopełniamy serie, szukamy nowych, a przede wszystkim zabezpieczamy nasze zbiory przed działaniem kurzu, promieni słonecznych, a specjalnie chronimy przed wilgocią.

M. Gł.

Z ŻYCIA ORGANIZACJI

W dniach 12, 13 i 14 kwietnia odbywa się w Szczecinie pod przewodnictwem wojewody płk. L. Borkowicza wspaniała manifestacja narodowa pod hasłem „Trzymamy straż nad Odrą". W bogatym programie przewidziany jest zlot, na który przybędzie 16.000 młodzieży z całej Polski, wręczenie sztandarów pułkom polskim, wprowadzenie do portu „Daru Pomorza", pokaz wojskowy forsowania Odry oraz liczne imprezy kulturalne i sportowe. Jednocześnie obchód rocznicy zajęcia Szczecina przez wojska polskie i radzieckie.

●

Sygnalizujemy ukazanie się pięknej, o starannie dobranej treści jednodniówki zarządu obwodu Ligi Morskiej w Chorzowie pod redakcją Antoniego Sylwestra „Śląsk - Bałtyk".

W dniu 30 i 31 marca odbyła się konferencja Prezesów i Sekretarzy Okręgów Ligi Morskiej. Omawiano organizację Święta Morza, oraz sprawy, związane z wychowaniem młodzieży, wczasami i wydawnictwami Ligi.

●

AKCJA ZAKUPU KUTRÓW W FABRYCE ZIELENIEWSKIEGO

Zapoczątkowana przez Zarząd Główny L. M. akcja zakupu i budowy kutrów rybackich zatacza coraz szersze kręgi. Ostatnio dzięki energii ob. Kasprzyka odbyło się informacyjne zebranie w fabryce Zieleniewskiego w Krakowie. Członkowie tamtejszego Oddziału L. M. wysłuchali odczytu ob. Kasprzyka, w którym przedstawiono im korzyści wynikające z posiadania własnego kutra. Organizacja dysponująca własnym statkiem rybackim spełnia nie tylko obowiązek społeczny, ale zdobywa też dla swych członków szereg korzyści osobistych.

Robotnicy i pracownicy wykazali dla akcji zakupu kutrów wielkie zainteresowanie rozumiejąc, że tą drogą będą mogli w krótkim czasie zaopatrzyć się w ryby morskie.

Z wywodów prelegenta słuchacze dowiedzieli się o szeregu faktów, dotyczących stanu floty rybackiej i jej możliwości rozwojowych. Referent podkreślił, że na skutek spadku połowów w okresie wojennym bogactwo rybne naszego Bałtyku w tej chwili jest szczególnie obfite, tak, że przed rybactwem otwierają się pomyślne perspektywy.

Wielkie zainteresowanie wśród słuchaczy wzbudziły szczegóły techniczne tyczące się typów i urządzeń statków rybackich. Fabryka posiada własną stocznię, na której montuje się łodzie motorowe i większe jednostki. Być może, że już w niedalekiej przyszłości kuter zespołu fabryki Zieleniewskiego będzie działał na Bałtyku i że młodsi członkowie załogi robotniczej obejmą częściowo służbę na własnym statku, wypierając ostatecznie czynnych chwilowo jeszcze jako pomocników rybackich Niemców.

F. P.

Widok z naszego



Port w Gdyni.

DO FOTOGRAFÓW — AMATORÓW

Celem zachęcenia młodzieży do fotografowania naszego pięknego, a tak jeszcze mało znanego wybrzeża, wprowadzamy z numerem niniejszym rubrykę: „zdjęcia naszych czytelników". Za każde udane i zamieszczone w naszym piśmie zdjęcie płacimy 150 złotych. Zdjęcia muszą być kontrastowe, formatu nie mniejszego od pocztówki, zaopatrzone w krótkie objaśnienie i podpisane nazwiskiem autora. Tematyka, byleby związana z morzem, dowolna.

Redakcja „Młodzieży Morskiej" poszukuje współpracowników w działach: modelarstwa okrętowego, żeglarstwa teoretycznego, sportu morskiego i rozrywek umysłowych.

Oferty, względnie zgłoszenia osobiste, codziennie między 13-tą i 14-tą, redakcja „Młodzieży Morskiej", Widok 10, II piętro.

Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Morskiej. Redakcja i Administracja — Warszawa, Widok 10. Redaktor Walery Przyborowski. Układ graficzny i rysunki Włodzimierz Siwierski. Redaktor przyjmuje codziennie od 13 do 14-ej. Prenumerata roczna 72 zł., dla członków Ligi 60 zł. Konto PKO. I—1020.

Zakł. Graf. „Dźwignia", Warszawa, Widok 24. B-05913

Cena 12 zł